

事業事前評価表

1. 案件名

国名:ウガンダ共和国

案件名:アティアクーニムレ間道路改修事業

L/A 調印日:2010年3月26日

承諾金額:3,395百万円

借入人:ウガンダ共和国政府(the Government of the Republic of Uganda)

2. 事業の背景と必要性

(1) 当該国における道路セクターの開発実績(現状)と課題

ウガンダ共和国(以下、「ウ」国と言う)では鉄道輸送が未発達であるため、貨物及び旅客輸送の90%以上を道路輸送に依存している。同国の道路網約78,100km(2009年)のうち、国道10,800kmの舗装区間は約27%程度に留まっており、他の道路(県道、都市道等)の大部分は未舗装である。加えて、道路維持管理費用の不足、建設技術の未発達、建設及び整備コストの高騰などにより、既存道路の維持管理は著しく遅れている状態である。他方、同国の車輛登録数は2001年から2008年で2倍以上、車輛通行量も年間約10%増加している。また、交通事故数は、2000年から2008年で約5,000件増加している。

さらに、「ウ」国は、東アフリカ共同体(East Africa Community:EAC)及び東南部アフリカ共同市場(Common Market for East and South Africa:COMESA)に加盟しており、アフリカ域内の貿易促進、経済協力を通じ、地域統合を推進している。いずれも加盟国間で関税同盟が発足済みであり、今後域内の貿易活動が一層活発化することが見込まれていることから、域内の道路ネットワークの強化は地域全体の課題として認識されている。

(2) 当該国における道路セクターの開発政策と本事業の位置づけ

1997年、「ウ」国政府は、包括的な国家開発計画である「貧困撲滅行動計画(Poverty Eradication Action Plan:PEAP)」を策定した。「ウ」国政府はPEAPの重点分野である経済運営、生産・競争力・所得向上には経済社会インフラの整備が不可欠との認識に基づき、運輸交通セクターにおいて、15年間(2008~2023年)に亘る開発の枠組みを提示する「ウガンダ国家運輸交通マスタープラン(National Transport Master Plan:NTMP)」を2008年に策定した。「ウ」国の首都カンパラ市を中心とした大カンパラ都市圏交通マスタープラン(Master Plan for Greater Kampala Metropolitan Area:GKMA)も含むことから、NTMP/GKMAと呼ばれる。NTMP/GKMAは、運輸セクター全体の現況の評価と、人口動態や経済成長の予測を踏まえた上での長期的ビジョン及び戦略を提示するとともに、道路、鉄道、航空、水運の各サブセクターの既存開発計画、課題・問題点、2023年までの投資計画を網羅したものであり、本事業は優先事業として位置づけられている。道路サブセクターについては、2002年に「第2次道路セクター開発10ヵ年プログラム(The Second 10 Year Road Sector Development Program:RSDP2)」を策定し、同国内の道路ネットワーク整備を通じた、道路関連の制度政策改善、関係機関の道路管理能力の向上等に取り組んできた。その後中間評価等を踏まえ、より実現可能性の高い計画に修正する必要があるとの判断により、10年が経過する前に、RSDP3への移行が計画され、作成準備中である。

(3) 道路セクターに対する我が国及び JICA の援助方針と実績

対「ウ」国事業展開計画(2009年5月作成)において、「経済基礎インフラ整備」、「人的資源開発」、「基礎生活向上」及び「農業開発」が援助重点分野として掲げられている。本事業は「経済基礎インフラ整備」の支援方針に合致するものである。

(4) 他の援助機関の対応

ウガンダにおける道路セクター開発は PEAP の重点セクターの一つであり、その具体的な開発計画である NTMP/GKMA 及び RSDP を実施するため、世界銀行、アフリカ開発銀行、EU をはじめ、8ドナーが支援を行っている。

(5) 事業の必要性

本事業の受益対象地域は、「ウ」国の首都カンパラから約 330km 北に位置するグル県及びスーダンと接するアムル県であり、主な裨益者は両地域の貿易業者、輸送業者、農業従事者等である。本地域は、反政府勢力である「神の抵抗軍(Lord's Resistance Army)」による武力紛争の影響を受け、国内避難民を大量に生むこととなり、長年の内戦の影響で、生産・生活・社会基盤の開発が遅れている。本事業実施により、今後、国内避難民の帰還及び定住が促進され、地域住民の生産及び経済活動の活発化が予想され、首都カンパラを中心とする国内及び近隣国との物流が円滑に行われることが期待される。そのため、ウガンダ北部の安定及びウガンダ全体の平和に寄与することから、本事業の実施の意義は高い。

また、本事業を行うことで、カンパラから南部スーダンのジュバ及び、ケニア国モンバサ港からグルを経てジュバへの輸送ルートが確保されるという点においても本事業は重要である。南部スーダンは、原油等の鉱物資源のほか、肥沃な耕地に恵まれているが、内陸にあることが物流のボトルネックとなっており、高い輸送コストが経済成長の阻害一因となっている。このような南部スーダンとの関係性も踏まえ、広域インフラの整備は、ウガンダ北部の成長だけでなく、南部スーダンの成長も見据えた地域の経済発展と貧困削減に繋がる支援として位置づけられ、地域の安定・平和の維持のためにも重要である。

3. 事業概要

(1) 事業の目的

本事業は、「ウ」国北部地域において、アティアク村からスーダン国との国境にあるニムレ町に至る既存道路の改修を行うことにより、対象地域の輸送能力増強を図り、もって隣国との経済統合推進と経済活性化、沿線地域住民の生計向上及び貧困削減に寄与するものである。

(2) プロジェクトサイト/対象地域名

「ウ」国北部アティアク村ーニムレ町間

(3) 事業概要

1) 全体の事業計画の概要

本事業は、「ウ」国北部地域に位置するアティアク村からスーダン国との国境にあるニムレ町に至る既存道路約 36km の改修を行うもの。なお、本件は世界銀行との協調融資(パラレル)であり、世界銀行はグル市ーアティアク村間約 68km を対象とする。

2) 工事、調達機器等の内容

拡幅(地均し、土工(盛土・切土)、舗装を含む)、排水溝設置、標識設置、歩道整備等

3) コンサルティングサービスの TOR

設計レビュー、施工監理等

(4) 総事業費

事業費 3,492 百万円のうち、本円借款対象額の総額は 3,395 百万円である。

(5) 事業実施スケジュール

2010 年 3 月～2013 年 1 月を予定(計 35 ヶ月)。施設供用開始時(2013 年 1 月)をもって事業完成とする。

(6) 事業実施体制

- 1) 借入人:ウガンダ共和国政府 (the Government of the Republic of Uganda)
- 2) 事業実施機関:ウガンダ国道路公社 (UNRA:Uganda National Roads Authority)
- 3) 操業・運営／維持・管理体制:本区間の維持管理は UNRA が実施する。

(7) 環境社会配慮・貧困削減・社会開発

1) 環境社会配慮

① カテゴリ分類:A

② カテゴリ分類の根拠

本事業は、「環境社会配慮確認のための国際協力銀行ガイドライン」(2002 年 4 月制定)に掲げる道路セクターの影響を及ぼしやすい特性に該当するため、カテゴリ A に該当する。

③ 環境許認可

本事業に係る環境社会影響評価(ESIA)報告書は、2009 年 7 月 31 日に環境管理庁により承認済み。なお、借款対象外である採石場・土取り場の建設についても国内法上 EIA の作成が義務付けられており、2010 年 7 月までに環境許認可を取得予定。

④ 汚染対策

大気質、水質、騒音等について、工事中は走行速度・工事時間の制限および、供与時については、植樹、湿地におけるカルバート設置等による緩和策が図られ、国際基準を満たす見込みである。

⑤ 自然環境面

事業対象地域は国立公園等の影響を受けやすい地域またはその周辺に該当しないが、野生生物が生息する可能性を鑑み、生態系調査が実施され必要な緩和策が講じられる。

⑥ 社会環境面

本事業は、約 85ha の用地取得および 68 世帯の住民移転を伴い、同国国内法および UNRA によって策定された住民移転計画(RAP)に基づき、用地取得および住民移転の手続きが進められる。

⑦ その他・モニタリング

本事業は、UNRA が事業実施前後に野生生物、水質、騒音、植栽および用地取得、住民移転等についてモニタリングする。

2) 貧困削減促進

同地域の貧困層の雇用創出、医療及び教育施設へのアクセス向上等を通じた貧困削減の促進が期待される。

- 3) 社会開発促進(ジェンダー、エイズ等感染症対策、参加型開発、障害者配慮等)
 実施機関が、HIV/AIDS 感染予防実施の講習会、自発的なカウンセリング及び簡易テストの推奨を図る。
- (8) 他ドナー等との連携
 世界銀行との協調融資。スーダン側は USAID による資金協力(2010 年 12 月完工予定)。
- (9) その他特記事項
 特になし。

4. 事業効果

(1) 運用・効果指標

指標名	基準値 (2009 年実績値)	目標値(2015 年) 【事業完成 2 年後】
平均日交通量(台/日)	480	712
所要時間の短縮(分)	45	28
走行費の節減(USD/台・km)	0.352(2003 年)	0.224
平均走行速度の向上(km/h)	50	80

(2) 内部収益率

以下の前提に基づき、本事業の経済的内部収益率(EIRR)は 17.3%となる。

費用:事業費(税金を除く)、運営・維持管理費

便益:所要時間の短縮、走行費用の削減、維持管理費用の削減等

プロジェクトライフ:20 年

5. 外部条件・リスクコントロール

特になし。

6. 過去の類似案件の評価結果と本事業への教訓

実施監理の面で、他国の道路案件では、円借款対象区間以外の未着工部分の開発の遅れが、事業効果発現の阻害要因となったケースがある。グル市～アティアク村間においては、上述の通り世界銀行の担当区間であり、世界銀行との間でプロジェクト実施にかかる情報共有を図っていく予定である。

7. 今後の評価計画

(1) 今後の評価に用いる指標

- 1) 平均日交通量(台/日)
- 2) 所要時間の短縮(分)
- 3) 走行費の節減(USD/台・km)
- 4) 平均走行速度の向上(km/h)
- 5) EIRR(%)

(2) 今後の評価のタイミング

事業完成 2 年後

以上